

**Anlage 2-4  
zur Finanzierungsrichtlinie**

**Baustein 4  
Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte  
Verkehrsmehr- oder -andersleistungen  
im Betriebsbereich**

**Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr-  
oder -andersleistungen im Betriebsbereich**

---

**Gliederung**

**1. Allgemeines 4**

1.1 Struktur des Bausteins 4 .....	4
1.2 Abfrageblätter .....	4

**2. Baustein 4a: Ungedekte Mehrkosten nicht lukrativer Fahrten in  
Schwachverkehrszeiten (gem. Aufgabenträger- und/oder  
Verbundvorgaben) einschließlich TaxiBus ..... 5**

2.1 Beschreibung der Ermittlung .....	5
2.2 Erläuterung der Abfrageblätter .....	7
2.2.1 Abfrageblatt „Bus 4a Einflussgrößen“ .....	7
2.2.2 Abfrageblatt „Bus 4a Leistungen“ .....	8
2.2.3 Abfrageblatt „Schiene 4a Einflussgrößen“ .....	10
2.2.4 Abfrageblatt „Schiene 4a Leistungen“ .....	13
2.2.5 Abfrageblatt: „Schiene 4a Mehrfachtraktion“ .....	13
2.3 Beschreibung des Rechenweges .....	14
2.3.1 Ermittlung der Fahrzeugkosten je TA/TZ .....	15
2.3.2 Ermittlung der Fahrerlöhne je TA/TZ .....	16
2.3.3 Ermittlung der Grenzerlöse je TA/TZ .....	17
2.3.4 Berücksichtigung von eventuellen Mehreinnahmen in Hauptverkehrszeiten ..	19
2.3.5 Ergebnisermittlung .....	19
2.4 Baustein 4a Abfrageblätter .....	20
2.4.1 Abfrageblatt „Bus 4a Einflussgrößen“ .....	20
2.4.2 Abfrageblatt „Bus 4a Leistungen“ .....	21
2.4.3 Abfrageblatt „Schiene 4a Einflussgrößen“ .....	22
2.4.4 Abfrageblatt „Schiene 4a Leistungen“ .....	23
2.4.5 Abfrageblatt „Schiene 4a Mehrfachtraktion“ .....	24
2.5 Berechnung schematisch .....	25
2.6 TaxiBus .....	27

**Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder -andersleistungen im Betriebsbereich**

	<b>Anlage 2/4</b>
<b>3. Baustein 4b: Ungedeckte Mehrkosten bedingt durch sozialpolitische Verpflichtungen im Betriebsbereich (gem. Vorgaben des/der Anteilseigner/s / Aufgabenträger/s).....</b>	<b>28</b>
3.1 Beschreibung der Ermittlung .....	28
3.2 Erläuterung der Abfrageblätter .....	29
3.2.1 Abfrageblatt „BZ 4b Einflussgrößen“ .....	29
3.2.2 Abfrageblatt „BZ 4b Leistungen eigen“ .....	31
3.3 Beschreibung des Rechenweges .....	32
3.3.1 Ermittlung der Fahrerlöhne des Verkehrsunternehmens je TA/TZ.....	32
3.3.2 Ermittlung der Fahrerlöhne TV-N je TA/TZ.....	33
3.3.3 Ermittlung des Tariflohndeltas.....	33
3.4 Baustein 4b Abfrageblätter .....	34
3.4.1 Abfrageblatt „BZ 4b Einflussgrößen“ .....	34
3.4.2 Abfrageblatt „BZ 4b Leistungen eigen“ .....	35
3.5 Berechnung schematisch.....	36
<b>4. VRR-einheitliche Vorgaben .....</b>	<b>38</b>
4.1 Arbeitsblatt „Ermittlung des Stundensatzes TV-N“ .....	39
4.2 Arbeitsblatt „Zuschlagsstruktur Tarif TV-N“ .....	40
4.3 Arbeitsblatt „Personalkosten TV-N je Tagesart und Uhrzeit“ .....	41
4.4 Arbeitsblatt „Fahrzeugkosten“ .....	42
4.5 Arbeitsblatt „Energieverbrauch je Fahrzeugtyp“ .....	44
<b>5. Verwendungsnachweis .....</b>	<b>45</b>
<b>6. Baustein 4c: Ungedeckte Mehrkosten bedingt durch sonstige Vorgaben im Betriebsbereich bzw. systembedingte Vorgaben (gem. Aufgabenträger-und/oder Verbundvorgaben) gemäß gesondertem Nachweis, die zu wirtschaftlichen Nachteilen führen.....</b>	<b>45</b>

Kommentiert [WT1]: aktualisieren

Kommentiert [TW2R1]: .... In der Clean-Version

## **Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder -andersleistungen im Betriebsbereich**

---

### **1. Allgemeines**

#### **1.1 Struktur des Bausteins 4**

Der Baustein 4 setzt sich aus folgenden Bausteinen zusammen:

- Baustein 4a: Ungedeckte Mehrkosten nicht lukrativer Fahrten in Schwachverkehrszeiten (gem. Aufgabenträger- und/oder Verbundvorgaben) einschließlich TaxiBus
- Baustein 4b: Ungedeckte Mehrkosten bedingt durch sozialpolitische Verpflichtungen im Betriebsbereich (gem. Vorgaben des/der Anteilseigner/s / Aufgabenträger/s)
- Baustein 4c: Ungedeckte Mehrkosten bedingt durch sonstige Vorgaben im Betriebsbereich bzw. systembedingte Vorgaben (gem. Aufgabenträger- und/oder Verbundvorgaben) gemäß individuellem Nachweis, die zu wirtschaftlichen Nachteilen führen.

Da der Baustein 4c verkehrsunternehmensspezifisch betrachtet wird, wird dieser Baustein unter Punkt 6 behandelt.

#### **1.2 Abfrageblätter**

Es existiert pro Verkehrsunternehmen eine Abfragedatei je Betriebszweig, die sämtliche Abfrageblätter für die Bausteine 4a und 4b enthält. In den nachfolgenden Abschnitten werden die einzelnen Abfrageblätter der Excel-Arbeitsmappen kurz beschrieben.

Die Leistungsdaten sind als Jahreswerte zu ermitteln und dem VRR in der vorgegebenen Struktur gemäß Arbeitsblatt „BZ 4a Leistung“ zu übermitteln.

Die Dateien enthalten folgende Arbeitsblätter, deren Registernamen jeweils den Betriebszweignamen enthält. Im Folgenden werden diese durch die Bezeichnung „BZ“ als Platzhalter für den jeweiligen Betriebszweig verwendet, soweit sie für mehrere Betriebszweige identisch sind.

- Deckblatt: („BZ Deckblatt“)
- Fahrzeugbezogene Daten BS 4a („BZ 4a Einflussgrößen“)

**Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr-  
oder -andersleistungen im Betriebsbereich**

---

Anlage 2/4

- Leistungsdaten BS 4a („BZ 4a Leistung“)
- Personalbezogene Daten BS 4b („BZ 4b Einflussgrößen“)
- Personalbezogene Daten BS 4c („BZ 4c Einflussgrößen (DV)“
- Leistungsdaten BS 4b („BZ 4b Leistungen eigen“)

Die Dateien für die Betriebszweige Straßenbahn und Stadtbahn enthalten zusätzlich das Abfrageblatt

- Mehrfachtraktion Schiene („BZ 4a Mehrfachtraktion“).

Felder, die von den Verkehrsunternehmen modifiziert werden können, sind grau hinterlegt, umrandet und kursiv dargestellt. Felder mit VRR-einheitlichen Vorgaben sind hellgrün hinterlegt. Alle anderen (nicht speziell formatierten) Feldinhalte sind darauf aufbauend errechnet.

**2. Baustein 4a: Ungedeckte Mehrkosten nicht lukrativer Fahrten in  
Schwachverkehrszeiten (gem. Aufgabenträger- und/oder  
Verbundvorgaben) einschließlich TaxiBus**

**2.1 Beschreibung der Ermittlung**

Aufgrund der heterogenen Gegebenheiten im VRR kann die Ermittlung des Ausgleichsbetrages für nicht lukrative Fahrten aufgrund zeitlicher Schichtung entweder in einem vereinfachten, pauschalieren Verfahren (Pauschalmethode) oder über eine detaillierte Ermittlung betriebsindividuell erfolgen (Individualmethode). Die Ansätze des Pauschalverfahrens dürfen dabei nicht überschritten werden. Im Pauschalverfahren wird je Tagesart und -zeitschicht ermittelt, ob die kalkulatorischen Kosten die betriebsindividuellen Erlöse übersteigen. Ist dies der Fall, wird diese Tagesart/-zeitschicht als Schwachverkehrszeit angesehen.

Das Pauschalverfahren stellt die Ermittlung des Ausgleichsbetrages auf VRR-einheitlicher Basis für jedes Unternehmen sicher. Darauf aufbauend kann eine detailliertere Ermittlung betriebsindividuell erfolgen mit dem Ziel, durch geeignete Verfahren (z. B. über LLE) genauere Ausgleichsbeträge sachgerecht nachzuweisen.

## **Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder -andersleistungen im Betriebsbereich**

---

### Anlage 2/4

Bei der Gestaltung des Berechnungsverfahrens für die Ermittlung der Mehrkosten für nicht lukrative Fahrten in Schwachverkehrszeiten im Rahmen des Bausteins 4 werden folgende Prämissen gesetzt:

- Soweit möglich, werden Wertansätze VRR-einheitlich auf Basis plausibler Annahmen vorgegeben. Falls die Möglichkeit betriebsindividueller Ansätze besteht, wird gesondert darauf hingewiesen. Bei abweichenden Ansätzen sind diese im Rahmen der Erhebung gesondert zu begründen.
- Es wird zwischen 4 Tagesarten unterschieden: Wochentag (Mo-Fr, Tagesart 1), Samstag (Tagesart 6), Sonntag (Tagesart 7) und Feiertag (Tagesart 8).
- Innerhalb dieser Tagesarten existieren 24 stundenbezogene Tageszeitschichten.
- Der Ergebnisausweis erfolgt je Tagesart und Tageszeitschicht in Summe für alle Linien des untersuchten Betriebszweigs.
- Betrachtet werden 3 Fahrzeugtypen mit je 4 Antriebsarten im Betriebszweig Bus: Diesel-Solobus (SL), Diesel-Gelenkbus (SG), und Diesel-Midibus (Midi), GTL (Gas To Liquid)-Solobus (GTL-SL), GTL-Gelenkbus (GTL-SG), GTL-Midibus (GTL-Midi), Elektro-Solobus (E-SL), Elektro-Gelenkbus (E-SG), Elektro-Midibus (E-Midi), Wasserstoff-Solobus (H-SL), Wasserstoff-Gelenkbus (H-SG) und Wasserstoff-Midibus (H-Midi). Im Betriebszweig Schiene werden alle Fahrzeugtypen berücksichtigt, die bei dem VRR erfasst sind.
- Die Personalkosten werden als marktnahe Durchschnittswerte angesetzt, die mittels des TV-N-Tarifes (Stufe 5, Gruppe 2) ermittelt werden. Im Falle kommunaler Verkehrsunternehmen ist hier in der Regel nicht von einer Überkompensation auszugehen, da die von diesen gezahlten Vergütungen üblicherweise über dem marktüblichen Niveau liegen. Bei der Anwendung des vereinfachten Verfahrens für private Verkehrsunternehmen ist der Ansatz der Tariflöhne zu überprüfen und ggf. anzupassen.
- Die Ermittlung der Beträge erfolgt ausschließlich auf kalkulatorischer Basis. Diese Festlegung wurde getroffen, um einerseits die Machbarkeit durch einen unrealistischen Aufwand für die Kostenermittlung nicht in Frage zu stellen und andererseits durch die Vorgabe VRR-einheitlicher Werte eine einheitliche Systematik sicherzustellen, die von den spezifischen Gegebenheiten der einzelnen Verkehrsunternehmen unabhängig ist.

## **Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder -andersleistungen im Betriebsbereich**

---

Anlage 2/4

### **2.2 Erläuterung der Abfrageblätter**

Nachfolgend werden die den Baustein 4a betreffenden Abfrageblätter näher erläutert.

Den Abfrageblättern ist ein Deckblatt vorangestellt, das Angaben zu Jahr, Verkehrsunternehmen und Betriebszweig enthält. Diese Angaben sind obligatorisch und werden in alle weiteren Abfrageblätter automatisch übernommen.

#### **2.2.1 Abfrageblatt „Bus 4a Einflussgrößen“**

Das Abfrageblatt umfasst unter anderem fahrzeugtypbezogene Angaben zum Kraftstoff und zur Ermittlung der kalkulatorischen Abschreibungen. ~~Für erdgasbetriebene Fahrzeuge sind derzeit keine entsprechenden Durchschnittswerte verfügbar. Es gilt die Annahme, dass derartige Fahrzeuge nur in lukrativen Zeitschichten eingesetzt werden.~~

Der Kraftstoffverbrauch wird aus folgenden Angaben und Zuschlägen ermittelt:

- ~~Dieserverbrauch-Treibkraftverbrauch~~ (Zeile F1)  
Der Verbrauch an Kraftstoff je Fahrzeugtyp (Solo / Gelenk / Midi) und Antriebsart (Diesel / Elektro / Wasserstoff / GTL) wird in ~~1~~/100-Wagen-km je Fahrzeugtyp VRR-einheitlich vorgegeben. Die Angaben beruhen auf plausibilisierten Durchschnittswerten verschiedener Verkehrsunternehmen. Obwohl erhebliche Unterschiede möglich sind, wird von einem einheitlichen Verbrauch ausgegangen. Ursachen für Abweichungen können linienspezifische Besonderheiten oder andere Gegebenheiten wie Haltestellenabstand und Fahrzeugalter sein.
- Zuschlag für Klimaanlage (Zeile F3)  
Die Erhöhung des durchschnittlichen Kraftstoffverbrauches durch den Einsatz von Klimaanlage (Kühlung / Trocknung der Luft im Fahrgastraum) kann durch einen betriebsindividuellen Zuschlag berücksichtigt werden. Dieser ist im Rahmen der Erhebung betriebsindividuell anzugeben und durch Beifügen einer überschlägigen Rechnung zu begründen.

**Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder -andersleistungen im Betriebsbereich**

---

Anlage 2/4

- Zuschlag für besondere Gegebenheiten (Zeile F4)  
Bei dem „Zuschlag für besondere Gegebenheiten“ ist der Ansatz eines betriebsindividuellen Wertes möglich. Ein dort angesetzter Wert ist gesondert zu begründen.

Bei der Ermittlung der kalkulatorischen Abschreibungen wird von durchschnittlichen Anschaffungs- und Herstellkosten (dAHK) eines fahrzeugtypspezifischen Normalfahrzeugs ausgegangen. Für die Abgeltung qualitätsbedingter Mehrkosten wird auf Baustein 3 verwiesen. Hiervon sind betriebsindividuell erhaltene Fördermittel abzusetzen. Sie werden errechnet durch:

- Durchschnittliche Anschaffungs- und Herstellkosten (Zeile FA1)  
Die dAHK werden betriebsindividuell als Durchschnittswert je Fahrzeugtyp erhoben. Zusätzlich werden vom VRR betriebsübergreifende Durchschnittswerte ermittelt. Hinsichtlich der dAHK wird ein Abgleich mit den Werten des VRR und der Erhebung zu Baustein 3 durchgeführt.
- Fördermittel (Zeile FA2)  
Diese dAHK werden betriebsindividuell um durchschnittlich erhaltene Fördermittel bereinigt. Entsprechende Angaben werden von den Verkehrsunternehmen betriebsindividuell erhoben. Sie werden mit der Erhebung zu Baustein 3 und den betriebsübergreifenden Durchschnittssätzen des VRR abgeglichen.

Die anzusetzenden Kostensätze für die kalkulatorische Abschreibung werden vom VRR verbundeinheitlich aus diesen Werten ~~in Verbindung mit Informationen aus der Fahrzeugförderung~~ festgelegt. Die hier erhobenen Angaben dienen daher auch der Verprobung und Plausibilisierung dieser Festlegungen.

- ~~— Abschlag wegen Mitnahmeeffekt (Zeile E2)  
Ein pauschaler Abschlag für Mitnahmeeffekte wird bei dem Baustein 4a an dieser Stelle nicht mehr angesetzt, so dass die Inhalte dieses Feldes derzeit nicht in die Berechnung einfließen.~~

2.2.32.2.2 **Abfrageblatt „Bus 4a Leistungen“**

## **Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder -andersleistungen im Betriebsbereich**

---

### Anlage 2/4

Die Leistungsdaten werden für alle Tagesarten und Tageszeitschichten in Jahreswerten benötigt, da sie sowohl zur Berechnung der betriebsbedingten Mehrkosten in Schwachverkehrszeiten als auch zur Berechnung des Tariflohndeltas (alle Tagesarten und –zeiten) herangezogen werden.

Die Leistungsdaten werden bei der Pauschalmethode für alle Linien in Summe von den Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt. Sie umfassen je Tagesart, Tageszeitschicht und Fahrzeugtyp die gefahrenen Nutzwagen-km sowie je Tagesart und Tageszeitschicht die Ein-/Ausfahrzeit, die Lenkzeit und die Wendezeit.

Die Ermittlung der Leistungsdaten erfolgt auf Basis der Summe aus eigenen Nutzwagen-km und Nutzwagen-km von Auftragnehmern. Eine Unterscheidung nach Gebietskörperschaften erfolgt nicht.

Die im Rahmen von Nachtexpress-Linien erbrachten Leistungen werden berücksichtigt. Die Leistungen für TaxiBus-Linien und OnDemand-Verkehre sind nicht enthalten und werden in einem gesonderten Abfrageblatt gemeldet.

In der Excel-Tabelle sind Beispieldaten aufgeführt. Die Datensätze haben die Felder:

- Linie  
Die Angaben erfolgen bei der Pauschalmethode für alle Linien in Summe. Das Feld kann bei der Individualmethode genutzt werden, um eine linienbezogene Betrachtung zu ermöglichen.
- Tagesart  
Die Tagesart ist wie folgt definiert: 1=Wochentag (Montag-Freitag, kein Feiertag), 6=Samstag, 7=Sonntag, 8=Feiertag.
- Tageszeitschicht  
Die Tageszeitschicht entspricht der Stunde innerhalb der Tagesart. Sie wird fortlaufend von 1 bis 24 vergeben, wobei „1“ für 00:00 bis < 01:00 (=erste Stunde des Tages), „2“ für 01:00 bis < 02:00 (=zweite Stunde des Tages) usw. gilt.
- Fahrzeugtyp (Fz.-Typ)  
Die gültigen Fahrzeugtypen je Antriebsart sind Diesel-Solobus (SL), Diesel-

**Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr-  
oder -andersleistungen im Betriebsbereich**

---

**Anlage 2/4**

Gelenkbus (SG), Diesel-Midibus (Midi), GTL (Gas To Liquid)-Solobus (GTL-SL), GTL-Gelenkbus (GTL-SG), GTL-Midibus (GTL-Midi), Elektro-Solobus (E-SL), Elektro-Gelenkbus (E-SG), Elektro-Midibus (E-Midi), Wasserstoff-Solobus (H-SL), Wasserstoff-Gelenkbus (H-SG) und Wasserstoff-Midibus (H-Midi), Solobus (Kennzeichen „SL“, EDV-Nummer 420), Gelenkbus (Kennzeichen „SG“, EDV-Nummer 440) und Midibus (Kennzeichen „Midi“, EDV-Nummer 410).

- Nutz-km  
In dem Feld ist die Summe aus eigenen Nutzwagen-km und Nutzwagen-km von Auftragnehmern enthalten.
- Ein-/Ausfahrzeit  
Die Ein-/Ausfahrzeit in Stunden setzt sich zusammen aus: Auslaufzeit + Einfahrzeit + Überläuferlenkzeit.
- Lenkzeit  
Die Lenkzeit in Stunden entspricht der Summe aus Fahrzeit und Haltezeit.
- Wendezeit  
Die Wendezeit in Stunden umfasst die Lenkzeit des Wendens + die freie Wendezeit + die freie Wendezeit der Überläufer.

**2.2.42.2.3 Abfrageblatt „Schiene 4a Einflussgrößen“**

Die Ermittlung der Fahrzeugkosten für den Betriebszweig Schiene (Straßenbahn, Stadtbahn, Schwebebahn und O-Bus) weicht von den bisherigen Ausführungen für den Betriebszweig Bus ab. Im Folgenden wird das Abfrageblatt erläutert.

Das Abfrageblatt umfasst die nachstehend beschriebenen Angaben zur Ermittlung der Treibkraft, Leistungsdaten, Abschreibungen, Instandhaltung und zu weiteren Einflussgrößen:

- Gesamt-Kosten für Fahrstrom im Linienverkehr (Zeile FT1)  
Die Gesamt-Kosten für Fahrstrom beziehen sich auf alle in Linienverkehren erbrachten und in den Leistungsdaten gemeldeten Fahrten in Summe. Zur Kostenermittlung sind die reinen, marktüblichen Einstandspreise anzusetzen und Verrechnungspreise, konzernbedingte Umlagen, Zuschläge für Overhead etc. zu eliminieren. In Zusam-

#### **Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder -andersleistungen im Betriebsbereich**

---

Anlage 2/4

menhang mit Zeile FT2 und dem jeweiligen Fahrzeugtyp bildet diese Größe die Grundlage zur Ermittlung des km-bezogenen Kostensatzes für Treibkraft.

- Gesamt-Verbrauch Fahrstrom im Linienverkehr (Zeile FT2)  
Der Gesamt-Verbrauch Fahrstrom in kWh bezieht sich auf alle in Linienverkehren erbrachten und in den Leistungsdaten gemeldeten Fahrten in Summe.
- Kosten für Strom (Zeile FT3)  
Anhand der Angaben zu den Zeilen FT1 und FT2 wird je Betriebszweig (Schiene und Obus) ein verbundeinheitlicher Kostensatz für Fahrstrom in €/kWh ermittelt und fortgeschrieben.
- Gesamt-Nutz-km im Linienverkehr (Zeile FL1)  
Hier ist die Summe aller in Linienverkehren geleisteten Nutzwagen-km anzugeben.
- Zuschlag für Leer-km (Zeile FL2)  
Der Zuschlag für Leer-km basiert auf dem Verhältnis von Nutzwagen-km zu Wagen-km:

$$\text{Zuschlag [\%]} = \left( \frac{\text{Wagen - km}}{\text{Nutzwagen - km}} - 1 \right) * 100$$

In den Wagen-km sind auch Rangierfahrten zu berücksichtigen. Der Zuschlag wird von den Verkehrsunternehmen betriebsindividuell ermittelt. Dabei sollte die Herleitung kurz erläutert werden.

- Zuschlag für besondere Gegebenheiten (Zeile FL3)  
Bei dem „Zuschlag für besondere Gegebenheiten“ ist der Ansatz eines betriebsindividuellen Zuschlags auf die Treibkraftkosten möglich. Ein dort eingetragener Wert ist gesondert zu begründen.
- Basisjahr Fahrplandaten (Zeile FL4)  
Das zur Ermittlung der Fahrplandaten herangezogene Kalenderjahr ist anhand der Zeile FL4 zu dokumentieren. Bei Fahrplanwechseln innerhalb des Kalenderjahres ist ein Fahrplan hochzurechnen, der die Gesamtleistung des Kalenderjahres darstellt.
- Fahrplanwechsel (Zeile FL5)  
Hier kann die Anzahl der Fahrplanwechsel innerhalb des Kalenderjahres angegeben werden. Diese Angabe ist rein informativ und freiwillig.
- Gesamt-Afa Schienenfahrzeuge (Zeile FA1)

## Anlage 2 zur Finanzierungsrichtlinie

### **Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder -andersleistungen im Betriebsbereich**

---

#### **Anlage 2/4**

- Insgesamt gibt es erhebliche unternehmens- und fahrzeugtypspezifische Unterschiede hinsichtlich der Anschaffungs- und Herstellkosten (AHK). Dies folgt unter anderem aus Abweichungen im Durchschnittsalter der Fahrzeuge, das die historischen AHK beeinflusst. Um eine einheitliche und – auch Dritten gegenüber – vergleichbare Berechnungsbasis zu erhalten, erfolgt eine VRR-einheitliche Vorgehensweise für die Ermittlung der AHK. Hierfür wird ein VRR-einheitlicher, durchschnittlicher AfA-Satz je Nutzwagen-km ermittelt. Dieser wird aus der Summe der Abschreibungen aller Verkehrsunternehmen für Linienverkehre genutzter Schienenfahrzeuge, dividiert durch die von diesen Fahrzeugen geleisteten Nutzwagen-km gemäß den gemeldeten Leistungsdaten errechnet. Die Abschreibungen werden jährlich aktualisiert. Relevant ist die Summe der Abschreibungen aller Verkehrsunternehmen für Linienverkehre genutzter Schienenfahrzeuge, d.h. derjenigen Fahrzeuge, die die in den Leistungsdaten gemeldete Gesamtfahrleistung erbringen. Sonderposten sind bei der Ermittlung der Abschreibungsbeträge zu eliminieren. Erhaltene Fördermittel mindern die Anschaffungs- und Herstellkosten und die Abschreibungsbeträge.
- Ermittlung variable Instandhaltung (Zeilen FI1-FI3)

Für die Ermittlung der fahrzeugtypspezifischen Instandhaltung wird eine Referenzgröße in € / Nutzwagen-km (Vollkosten) festgelegt. Diese beruht auf einem anonymisierten überbetrieblichen Vergleich von Verkehrsunternehmen, der einen durchschnittlichen Kostensatz für die Instandhaltung von € / Nutzwagen-km bei einer durchschnittlichen Äquivalenzziffer ergibt. Dieser Wert wird auf eine Äquivalenzziffer von 1,0 normiert. Für die variablen Kosten wird jährlich ein Anteil in % festgelegt, so dass sich ein normierter Instandhaltungssatz ergibt. Von diesem Kostensatz wird ein variabler Anteil von 90% unter der Prämisse Grenzkosten in Schwachverkehrszeiten (Zeile FI2) angenommen, der in Zeile FI3 betragsmäßig in Ansatz gebracht wird.
- Kosten für Strom (Zeile FE1)

Der anzusetzende Kostensatz für Strom [€/kWh] wird vom VRR verbundeinheitlich auf Basis der betriebsindividuellen Angaben (siehe Zeilen FT1-3) ermittelt bzw. fortgeschrieben.
- Haftpflichtversicherung (variabel) (Zeile FE2)

Bei den Kosten für die Haftpflichtversicherung sind unter Grenzkostengesichtspunkten nur die variablen Kosten anzusetzen.

**Formatiert:** Einzug: Links: 1,27 cm, Keine Aufzählungen oder Nummerierungen

**Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr-  
oder -andersleistungen im Betriebsbereich**

---

Anlage 2/4

- Anlastung aus Baustein 1 (Zeile FE3)  
Die betriebsindividuelle Anlastung aus Baustein 1 wird zugesetzt.
- Fahrzeugreinigung (Zeile FE4)  
Die Kosten für die Fahrzeugreinigung (innen und außen) werden jährlich festgestellt.
- Betriebshofdienst (Zeile FE5)  
Die Kosten für den Betriebshofdienst werden jährlich festgestellt.

2.2.62.2.4 **Abfrageblatt „Schiene 4a Leistungen“**

Die Leistungsdaten sind analog der Erhebung für den Betriebszweig Bus definiert. Als Bezugsbasis für Nutz-km können wahlweise Nutzwagen- oder Nutzzug-km angegeben werden. Im Fall einer Meldung von Nutzzug-km ist von den Verkehrsunternehmen ein zusätzliches Abfrageblatt auszufüllen.

2.2.62.2.5 **Abfrageblatt: „Schiene 4a Mehrfachtraktion“**

Im Fall einer Meldung von Nutzzug-km ist von den Verkehrsunternehmen zusätzlich das Abfrageblatt „BZ 4a Mehrfachtraktion“ auszufüllen. Hierbei sind für jeden Zugtyp separate Zeilen je zugehörigem Fahrzeugtyp anzugeben. Besteht ein Zugtyp z. B. aus zwei Fahrzeugen, so sind unter Angabe desselben Zugtyps zwei separate Zeilen je Fahrzeug anzugeben.

Es sind folgende Angaben erforderlich:

- VU  
Die VU-Nr. im VRR
- BZ  
Der Betriebszweig, für den die Meldung erfolgt. Zulässig sind folgende Werte:
  - 1 Schiene (Strab und StaB) bei gemeinsamer Meldung für beide Betriebszweige bzw. nur Strab
  - 2 Stadtbahn (StaB)
  - 3 Obus
  - 5 Schwebobahn

**Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr-  
oder -andersleistungen im Betriebsbereich**

---

Anlage 2/4

- Jahr  
für das gemeldet wird
- Zugtyp gem. Meldung  
Die Angabe muss exakt mit den in den Leistungsdaten unter Fahrzeugtyp gemeldeten Angaben übereinstimmen.
- FZ-Typ VRR  
Je Fahrzeug des Zugtyps eine Zeile mit dem Fahrzeugtyp gemäß VRR-Definition.
- Bezeichnung  
Bezeichnung des Fahrzeugtyps zur Plausibilisierung (optional)
- Anrg. Fahrer  
1: Fahrer befindet sich in diesem Fahrzeug  
0: Fahrer befindet sich nicht in diesem Fahrzeug

**2.3 Beschreibung des Rechenweges**

Nachfolgend wird der Rechenweg erläutert, wobei die Beschreibung für die Betriebszweige (BZ) Bus und Schiene gemeinsam erfolgt. Auf Unterschiede im Rechenweg wird an entsprechender Stelle explizit hingewiesen.

Die Beschreibung des Rechenweges baut auf den vorstehenden Kapiteln auf. Definitionen aus diesen Kapiteln werden daher verwendet, ohne erneut beschrieben zu werden.

Die Berechnung folgt dem Grundschemata:

$$\text{kalk. Ausgleichsbetrag} = \text{Grenzkosten} - \text{Grenzerlöse}$$

in Schwachverkehrszeiten (SVZ)

Sowohl Grenzkosten als auch Grenzerlöse werden je Tagesart (TA) und Tageszeitschicht (TZ) ermittelt. Die Anteile in SVZ werden zum Ausgleichsbetrag kumuliert.

## **Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder -andersleistungen im Betriebsbereich**

---

### Anlage 2/4

Als Grenzkosten werden die nachfolgend näher beschriebenen Kostenbestandteile definiert, die sich aus den Bestandteilen Fahrzeugkosten und Fahrerlöhne zu Referenzlohniveau zusammensetzen.

#### **2.3.1 Ermittlung der Fahrzeugkosten je TA/TZ**

Die Berechnung der Fahrzeugkosten erfolgt durch Multiplikation der Wagen-km mit den Fahrzeug-Grenzkosten je km je TA / TZ in SVZ.

Die Nutzwagen-km je TA/TZ ergeben sich aus den von den Verkehrsunternehmen gemeldeten Nutz-km. Im BZ Schiene ist wahlweise die Meldung von Nutzwagen- oder Nutzzug-km möglich. In letzterem Fall erfolgt eine Umrechnung in Nutzwagen-km unter Zuhilfenahme der vom jeweiligen Verkehrsunternehmen zu meldenden Umrechnungstabelle. Im BZ Bus werden generell Nutzwagen-km gemeldet. Die Nutzwagen-km werden mit verschiedenen Zuschlägen versehen und damit in Wagen-km umgerechnet:

- Zuschlag für Leer-km
- Zuschlag für besondere Gegebenheiten: (nur Bus)
- Zuschlag für Klimaanlage: (nur Bus)

Die Fahrzeug-Grenzkosten je Wagen-km ~~sind werden sowohl im BZ Bus als auch im BZ Schiene~~ fahrzeugtypspezifisch ermittelt. ~~Während im BZ Bus vereinfachenderweise zwischen Standard-Linienbus (SL), Standard-Gelenkbus (SG) und Midibus (Midi) unterschieden wird, werden im BZ Schiene alle im VRR vorhandenen Fahrzeugtypen berücksichtigt.~~ Die Fahrzeuggrenzkosten setzen sich zusammen aus:

- Anlastungen  
Die Anlastungen werden vom VRR betriebsindividuell im Baustein 1 ermittelt.
- Instandhaltung  
Die variablen Kosten für Instandhaltung, ~~normalisiert auf die Äquivalenzziffer 1~~ werden unabhängig vom jeweiligen Fahrzeugtyp ~~mit der Äquivalenzziffer für ein Standard-Fahrzeug~~ multipliziert. ~~Im BZ Bus ist diese 1,0, im BZ Schiene 1,2 je km ermittelt.~~

## **Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder -andersleistungen im Betriebsbereich**

---

### Anlage 2/4

Eine Differenzierung nach Fahrzeugtypen erfolgt nicht, da Instandhaltungskosten für Mehrqualitäten bereits über Baustein 3 finanziert werden.

- kalk. AfA

Die kalkulatorische AfA wird laufeistungsabhängig je Wagen-km ermittelt. Im BZ Bus wird diese auf Basis durchschnittlicher Anschaffungs- und Herstellkosten, dividiert durch eine durchschnittliche Laufeistung ermittelt. ~~Der Wert für den Fahrzeugtyp SG wird auf den Wert von SL reduziert, um der Finanzierung der Fahrzeugmehrqualitäten in Baustein 3 Rechnung zu tragen.~~ Im BZ Schiene wird die kalkulatorische AfA als VRR-weiter Durchschnittssatz fahrzeugtypunabhängig ermittelt. Hierfür wird die Summe der von den Verkehrsunternehmen gemeldeten AfA durch die Summe der Wagen-km geteilt, die diese Verkehrsunternehmen für VRR-Linienverkehre gemeldet haben.

- Treibkraft

Die Treibkraft im BZ Bus besteht aus den Kosten für Diesel/~~GTL/Wasserstoff/Strom~~, multipliziert mit den fahrzeugtypabhängigen Durchschnittsverbräuchen je 100 km. Im BZ Schiene werden die Stromkosten je kWh multipliziert mit den fahrzeugtypspezifischen Durchschnittsverbräuchen je km.

- Sonstige

Die Sonstigen Kosten je Wagen-km setzen sich zusammen aus Kosten je km für Fahrzeugreinigung, Betriebshof und Haftpflichtversicherung

Durch Multiplikation der Wagen-km je TA / TZ und Fahrzeugtyp mit den Grenzkosten je km und Fahrzeugtyp ergeben sich die Fahrzeug-Grenzkosten je TA/TZ.

### **2.3.2 Ermittlung der Fahrerlöhne je TA/TZ**

## **Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder -andersleistungen im Betriebsbereich**

---

### Anlage 2/4

Die Fahrerlöhne je TA/TZ ermitteln sich aus einem Stundenlohn je TA/TZ, der mit den jeweiligen anrechenbaren Stunden je TA/TZ multipliziert wird.

Der Stundenlohn je TA/TZ wird ermittelt aus dem Grundlohn, der aus dem TVN-Tarif (Gruppe 5, Stufe 2) unter Berücksichtigung marktüblicher Lohnnebenkosten ermittelt wird, multipliziert mit einem Faktor für Unproduktivitäten. Hinzu kommen die Zeitzuschläge je TA/TZ, die sich aus dem Lohn für Zuschläge (hier wieder TVN, Gruppe 5, Stufe 2 plus Lohnnebenkosten) und dem jeweiligen prozentualen Zuschlag je TA/TZ ergeben. Der Stundenlohn je TA/TZ ist die Summe aus diesen beiden vorstehend beschriebenen Bestandteilen.

Die anrechenbaren Stunden je TA/TZ ergeben sich aus der Summe von gemeldeten Lenkzeiten, Ein- und Ausfahrzeiten ~~an Sonn- und Feiertagen (also TA = 7 oder 8)~~ sowie Wendezeiten, gewichtet mit einem Faktor „Anteil anrechenbarer Wendezeiten“ von 100%. Ein- und Ausfahrzeiten werden nur an Sonn- und Feiertagen (also TA = 7 oder 8) berücksichtigt.

Die Fahrerlöhne je TA/TZ sind das Produkt aus Stundenlohn je TA/TZ und anrechenbaren Stunden je TA/TZ.

### **2.3.3 Ermittlung der Grenzerlöse je TA/TZ**

Es wird eine Aufteilung auf die Ticketgattungen „Barfahrausweise, PremiumTickets, Monatskarten, SemesterTickets, FirmenTickets, YoungTickets und SchokoTicket“ vorgenommen. Innerhalb dieser Ticketgattungen findet eine Bewertung nach Stammanteilen, Bedarfsanteilen und Grenzanteilen statt. Weiterhin findet nach den Ticketgattungen eine relative Bewertung der Erlöse statt. Die Anteile sind wie folgt definiert:

**Stammanteil:** Diese Anteile werden auch bei einem Wegfall von Verkehrsleistungen in SVZ weiterhin verkauft werden (= fixe Einnahmen).

**Bedarfsanteil:** Diese Anteile werden nur im Bedarfsfall gekauft und fallen bei einem Wegfall von Verkehrsleistungen in SVZ ebenfalls weg (= variable Einnahmen/Grenzeinnahmen).

Anlage 2 zur Finanzierungsrichtlinie

**Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr-  
oder -andersleistungen im Betriebsbereich**

---

Anlage 2/4

Grenzanteil: Diese Anteile stellen die Einnahmen dar, die bei einem Wegfall von Verkehrsleistungen in SVZ nicht mehr erzielt werden könnten (variable Einnahmen/Grenzeinnahmen).

relativer Erlös: Der relative Erlös stellt die Gewichtung bzw. das Verhältnis der Wertigkeit der Tickets untereinander dar.

VRR	Stamm-Anteil	Bedarfs-Anteil	Grenz-Anteil	relativer Erlös
Barfahrausweise	0%	100%	0%	2,0
PremiumTickets	90%	0%	10%	1,2
Monatskarten	90%	0%	10%	1,2
SemesterTickets FirmenTickets	100%	0%	0%	1,0
YoungTicket	90%	0%	10%	1,0
SchokoTicket	95%	0%	5%	1,0

Dieses Verfahren berücksichtigt Mitnahmeeffekte und Bedarfs- und Grenzanteile.

Auf Basis dieser Prämissen und durch Ergebnisse der Einnahmenaufteilung wird der Einnahmenanspruch nach Hauptverkehrszeit und Schwachverkehrszeit getrennt. Es wird dabei auf die gem. Schema ermittelten Grenzerlöse abgestellt.

Um aktuellen Entwicklungen aus der Einnahmenaufteilung und der Tarifenwicklung Rechnung zu tragen, werden zur Fortschreibung der Einnahmen die von den Verkehrsunternehmen zum Verbundetat gemeldeten Einnahmen aus Verbundtarif als Basis zugrunde gelegt. Diese werden gemäß den Ergebnissen nach dem oben beschriebenen Verfahren auf die verschiedenen Tagesarten und -zeiten und damit auch auf die Schwachverkehrszeit aufgeteilt.

Erlöse aus der Schwerbehindertenerstattung werden prozentual gem. den Meldungen zum Verbundetat berücksichtigt. Die Bruttofahrgeldeinnahmen werden um die Mehrwertsteuer bereinigt, die Einnahmen aus Verbundtarif gem. Verbundetat sind systembedingt Nettobeträge.

Das Verfahren zur Ermittlung der Grenzerlöse wird mit der Entwicklung des Einnahmenaufteilungssystems fortgeschrieben.

## **Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder -andersleistungen im Betriebsbereich**

---

### Anlage 2/4

Die Erlöse werden je Linie, TA und TZ verarbeitet. Um die Berechnung je Betriebszweig vorzunehmen, wird eine Zuordnung der Linien gemäß den Betriebszweigen vorgenommen.

Hieraus ergibt sich eine betriebszweigbezogene Summe der Erlöse je TA/TZ.

### **2.3.4 Berücksichtigung von eventuellen Mehreinnahmen in Hauptverkehrszeiten**

Eventuelle Mehreinnahmen in den Hauptverkehrszeiten aufgrund des Mehrangebots in den Schwachverkehrszeiten werden sowohl haushaltsrechtlich und zuwendungsrechtlich im Rahmen der Anlage 11 der Finanzierungsrichtlinie (Formulare Ergebnisrechnung/Verwendungsnachweis) als auch beihilferechtlich im Rahmen der Anlage 12 der Finanzierungsrichtlinie (Formulare Anhangsabrechnung) jeweils in der laufenden Nummer 6 „Umsatzerlöse“ berücksichtigt.

### **2.3.5 Ergebnisermittlung**

Das Ergebnis des Bausteins 4a ergibt sich aus der Summe der Ergebnisse aller TA/TZ in SVZ, wobei sich das Ergebnis je TA/TZ zusammensetzt aus:

Erlöse je TA/TZ – Fahrzeug-Grenzkosten je TA/TZ – Fahrerlöhne je TA/TZ



Anlage 2 zur Finanzierungsrichtlinie

**Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder -andersleistungen im Betriebsbereich**

Anlage 2/4

2.4.2 Abfrageblatt „Bus 4a Leistungen“

Linie	Tagesart	Tageszeitschicht	Fz.-Typ	Nutzkm	Ein-/Ausfahrzeit	Lenkzeit	Wendezeit
Summe	1	1	SL	27.958	751	1243	219
Summe	1	1	SG	60.591	1033	2868	464
Summe	1	1	Midi	0	00	00	00
Summe	1	2	E-SL	0	53	00	00
Summe	1	2	E-SG	479	107	19	00
Summe	1	2	E-Midi	0	00	00	00
Summe	1	3	SL	0	00	00	00
Summe	1	3	SG	0	00	00	00
Summe	1	3	Midi	0	00	00	00
Summe	1	4	H-SL	0	19	00	00
Summe	1	4	H-SG	442	240	19	00
Summe	1	4	H-Midi	0	00	00	00
Summe	1	5	SL	53.492	2312	2773	62
Summe	1	5	SG	122.540	2421	6589	182
Summe	1	5	Midi	0	00	00	00
Summe	1	6	SL	326.850	2240	16252	2677
Summe	1	6	SG	405.433	1174	22093	2259
Summe	1	6	Midi	0	00	00	00
Summe	1	7	SL	439.050	2342	21500	4062
Summe	1	7	SG	475.453	773	25509	3005
Summe	1	7	Midi	0	00	00	00
Summe	1	8	SL	656.090	4872	32350	4415
Summe	1	8	SG	522.398	1069	27948	3159
Summe	1	8	Midi	0	00	00	00
Summe	1	9	SL	462.547	2028	22683	4340
Summe	1	9	SG	479.198	538	25730	3137
Summe	1	9	Midi	0	00	00	00
Summe	1	10	SL	435.919	24	21237	4412
Summe	1	10	SG	462.640	00	24851	3350
Summe	1	10	Midi	0	00	00	00
Summe	1	11	SL	435.646	12	21237	4412
Summe	1	11	SG	462.640	00	24851	3350
Summe	1	11	Midi	0	00	00	00
Summe	1	12	SL	436.813	240	21272	4473
Summe	1	12	SG	463.134	71	24896	3350

Kommentiert [WT4]: erweitert um alternative Antriebe

Anlage 2 zur Finanzierungsrichtlinie

**Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder -andersleistungen im Betriebsbereich**

Anlage 2/4

**2.4.3 Abfrageblatt „Schiene 4a Einflussgrößen“**

<b>Bewertungsparameter für Baustein 4, BZ Schiene</b> hier: Berechnung Schwachverkehrszeiten (teilweise VRR-einheitlich)	
---	--

U1	<b>Jahr</b>	[Jahr]
U2	<b>Verkehrsunternehmen</b>	[VU-Nr.]
U3	<b>Betriebszweig</b>	[BZ]

	<b>Treibkraft</b>	<b>Einheit</b>	<b>Fahrzeug- typ</b>
FT1	Gesamt-Kosten für Fahrstrom im Linienverkehr	€	0,00
FT2	Gesamt-Verbrauch Fahrstrom im Linienverkehr	kWh	0,00
FT3	Kosten für Strom	€ / kWh	0,0000

	<b>Leistungsdaten</b>	<b>Einheit</b>	
FL1	Gesamt-Nutz-km im Linienverkehr	Nutzwagen-/Zug-km	12.349.908 <sup>1)</sup>
FL2	Zuschlag für Leer-km	%	2,10
FL3	Zuschlag für besondere Gegebenheiten	%	0,00 <sup>2)</sup>
FL4	Basisjahr Fahrplandaten	Jahr	2008
FL5	Fahrplanwechsel	lfd. Nr.	1

	<b>Abschreibungen</b>	<b>Einheit</b>	<b>Wert</b>
FA1	Gesamt-Afa Schienenfahrzeuge	€	4.682.320,00 <sup>3)</sup>

	<b>Ermittlung var. Instandhaltung</b>	<b>Einheit</b>	<b>Äquiv.- Ziffer 1,0</b>
FI1	Kosten für Instandhaltung (100%)	€ / Nutzwagen-km	0,8953 <sup>4)</sup>
FI2	davon variabler Anteil	%	90%
FI3		€ / Nutzwagen-km	0,8058

	<b>Weitere Einflussgrößen</b>	<b>Einheit</b>	<b>Wert</b>
FE1	Kosten für Strom	€ / kWh	0,0000
FE2	Haftpflichtversicherung (variabel)	€ / Nutzwagen-km	0,0672
FE3	Anlastung aus Baustein 1	€ / Nutzwagen-km	
FE4	Fahrzeugreinigung	€ / Nutzwagen-km	0,0896
FE5	Betriebshofdienst	€ / Nutzwagen-km	0,0672

<sup>1)</sup> Einheit entsprechend Leistungsdaten: Nutzwagen- bzw. Nutzzug-km (s. Arbeitsblatt "[BZ] 4a Leistungen")

<sup>2)</sup> bei Bedarf ausfüllen und gesondert begründen

<sup>3)</sup> Summe der Abschreibungsbeträge aller im Linienverkehr eingesetzten Schienenfahrzeuge

<sup>4)</sup> Hochrechnung aufgrund der fahrzeugtypspezifischen Äquivalenzziffer (UF) gem. Fahrzeugtabelle

<sup>5)</sup> wird vom VRR ermittelt

Anlage 2 zur Finanzierungsrichtlinie

**Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder -andersleistungen im Betriebsbereich**

Anlage 2/4

**2.4.4 Abfrageblatt „Schiene 4a Leistungen“**

Linie	Tagesart	Tageszeitschicht	Fz.-Typ	Nutzkm	Ein-/Ausfahrzeit	Lenkzeit	Wendezeit
Summe	1	1	F130	0	00	00	00
Summe	1	1	F150	60.165	88	2607	894
Summe	1	1	F220	58.686	160	2423	714
Summe	1	1	F230	55.539	00	1331	445
Summe	1	2	F130	0	00	00	00
Summe	1	2	F150	16.554	165	705	154
Summe	1	2	F220	4.785	105	216	17
Summe	1	2	F230	16.252	00	435	136
Summe	1	3	F130	0	00	00	00
Summe	1	3	F150	0	00	00	00
Summe	1	3	F220	0	00	00	00
Summe	1	3	F230	0	00	00	00
Summe	1	4	F130	0	00	00	00
Summe	1	4	F150	8.031	165	371	47
Summe	1	4	F220	5.003	159	230	00
Summe	1	4	F230	0	00	00	00
Summe	1	5	F130	0	00	00	00
Summe	1	5	F150	100.173	366	4651	950
Summe	1	5	F220	100.922	360	4372	869
Summe	1	5	F230	82.616	23	1605	489
Summe	1	6	F130	0	00	00	00
Summe	1	6	F150	150.861	94	7556	1782
Summe	1	6	F220	174.912	141	7723	1311
Summe	1	6	F230	143.592	00	2615	844
Summe	1	7	F130	0	00	00	00
Summe	1	7	F150	185.392	133	9148	2077
Summe	1	7	F220	213.355	98	9359	1311
Summe	1	7	F230	232.992	00	4185	785
Summe	1	8	F130	0	00	00	00
Summe	1	8	F150	205.962	18	9968	2416
Summe	1	8	F220	238.263	00	10234	1336
Summe	1	8	F230	240.695	00	4321	743
Summe	1	9	F130	0	00	00	00
Summe	1	9	F150	177.045	119	8669	2179
Summe	1	9	F220	224.888	50	9781	1270
Summe	1	9	F230	240.169	00	4321	743
Summe	1	10	F130	0	00	00	00
Summe	1	10	F150	160.747	00	8022	2178
Summe	1	10	F220	199.667	52	8783	1312

**Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr-  
oder -andersleistungen im Betriebsbereich**

---

Anlage 2/4

**2.4.5 Abfrageblatt „Schiene 4a Mehrfachtraktion“**

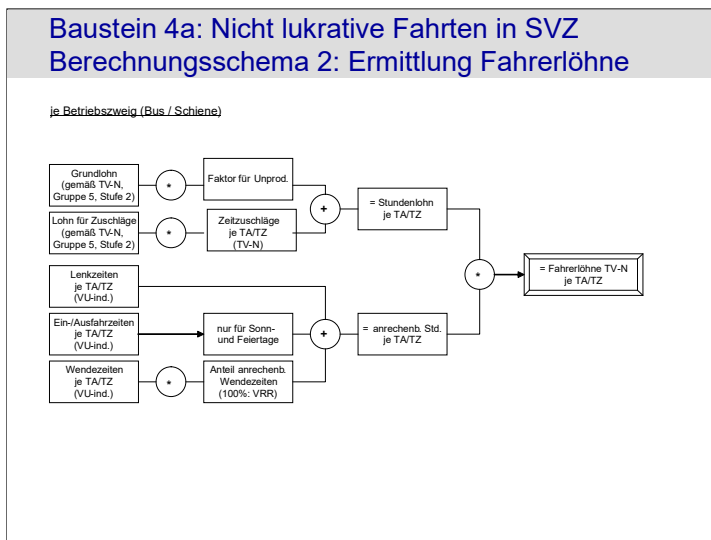
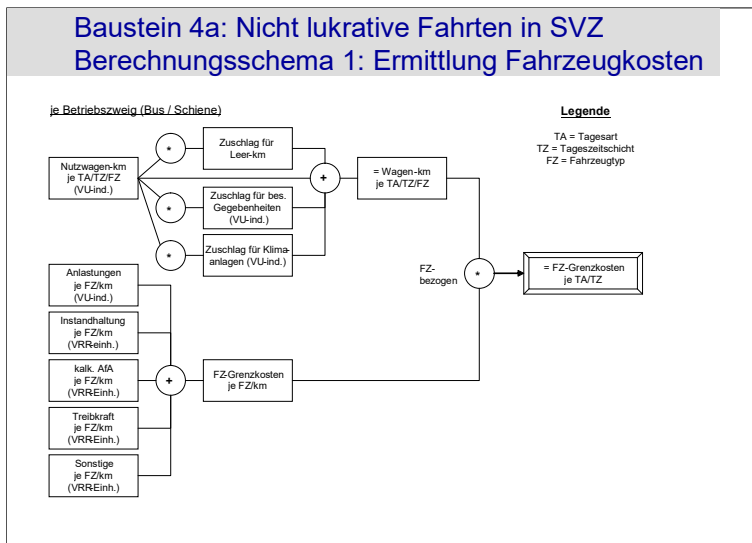
Diese Abfrageblätter betreffen nur die Betriebszweige Straßenbahn und Stadtbahn. Sie müssen nur ausgefüllt werden, wenn die Leistungsdaten nicht als Nutz-Wagen-km gemeldet werden.

VU	BZ	Jahr	Zugtyp gem. Meldung	FZ-Typ VRR	Bezeichnung	Anrg. Fahrer
[VU-Nr.]	1	[Jahr]	B	230	B80	1,00

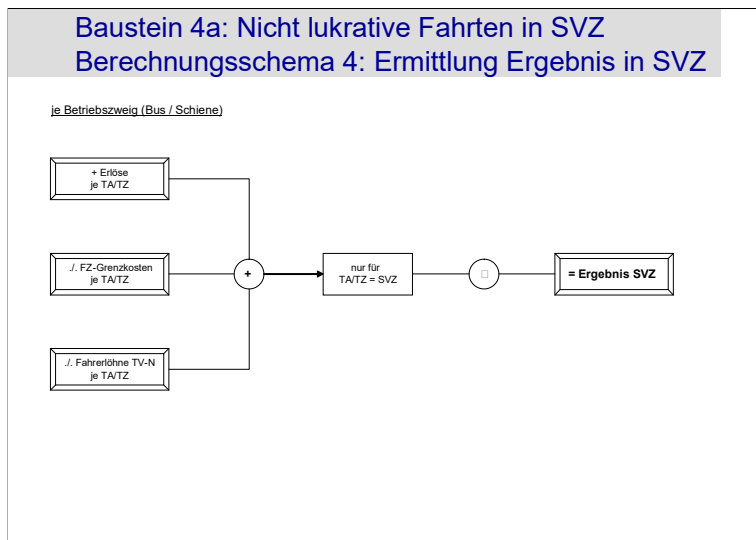
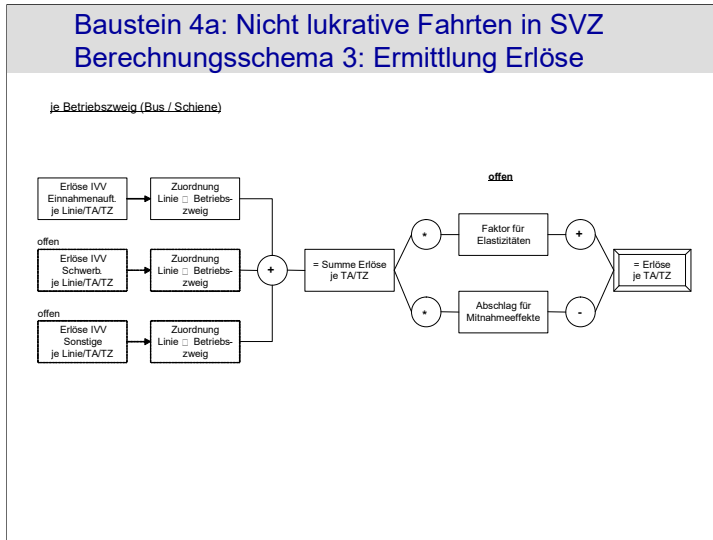
...

**Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder -andersleistungen im Betriebsbereich**

2.5 Berechnung schematisch



**Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder -andersleistungen im Betriebsbereich**



**Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder -andersleistungen im Betriebsbereich**

**2.6 TaxiBus/On-Demand-Bus**

Die Verkehrsunternehmen melden die Betriebsleistungen, Aufwendungen und Fahrgäste je Gebietskörperschaft gem. Abfrageblatt.

**Kommentiert [WT5]:** Erlöse On Demand integriert.

1		2		3		4		5		6		7		8		9																																										
Lfd. Nr.		Gebietskörperschaft/ Gemeinde		Betriebsleistungen (km)	Aufwand (€)	Fahrgäste Anzahl	Fin-Bedarf (€)	Zuschlag €	Bef-Fälle p. a.	Erläuterungen																																																
(Aufwand abzgl. Anzahl Fahrgäste bewertet mit durchschnittl. Erlösen) wird vom VRR ermittelt																																																										
<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 15%;"><b>aufgestellt am:</b></td> <td style="width: 15%;"></td> <td style="width: 15%;"><b>Verkehrsunternehmen:</b></td> <td style="width: 15%;"></td> <td style="width: 15%;"><b>Jahr:</b></td> <td style="width: 15%;"></td> <td colspan="6"></td> </tr> <tr> <td><b>Bearbeiter/in:</b></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td colspan="6"></td> </tr> <tr> <td><b>Telefon:</b></td> <td></td> <td colspan="15"></td> </tr> </table>																		<b>aufgestellt am:</b>		<b>Verkehrsunternehmen:</b>		<b>Jahr:</b>								<b>Bearbeiter/in:</b>												<b>Telefon:</b>																
<b>aufgestellt am:</b>		<b>Verkehrsunternehmen:</b>		<b>Jahr:</b>																																																						
<b>Bearbeiter/in:</b>																																																										
<b>Telefon:</b>																																																										
Σ																																																										

**Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr-  
oder -andersleistungen im Betriebsbereich**

---

Rechenweg

Anlage 2/4

Die Summe der Beförderungsfälle sowie der Erlöse in Schwachverkehrszeiten bilden die Basis für die Ermittlung der Erlöse je Beförderungsfall. Der so errechnete Durchschnittserlös in Schwachverkehrszeiten wird mit der Anzahl der gemeldeten Fahrgäste multipliziert. Hieraus ergibt sich der Gesamterlös, der mit den gemeldeten Aufwendungen saldiert wird. Zur Bildung des Parameters wird der so ermittelte Finanzierungsbedarf durch die gemeldeten Betriebsleistungen in km dividiert.

**3. Baustein 4b: Ungedeckte Mehrkosten bedingt durch sozialpolitische  
Verpflichtungen im Betriebsbereich (gem. Vorgaben  
des/der Anteilseigner/s / Aufgabenträger/s)**

**3.1 Beschreibung der Ermittlung**

Aufgrund der politisch induzierten Anwendung von Personaltarifen, die oberhalb der Kosten marktüblicher Vergütungsmodelle (z.B. TV-N-Tarif) liegen, können den Verkehrsunternehmen im betrieblichen Bereich Mehrkosten entstehen - nachfolgend als Tariflohndelta bezeichnet. Dieses ist als gemeinwirtschaftliche Verpflichtung im Sinne eines Nachteilsausgleichs erstattungsfähig.

Die Berechnung des Tariflohndeltas erfolgt durch Ermittlung der tagesart- und tageszeitschichtabhängigen Differenz zwischen dem im jeweiligen Verkehrsunternehmen angewendeten Tarif und einem als Referenz-Tarif angewendeten, marktorientierten Personaltarif (z.B. nach oben anzupassender TV-N-Tarif).

Der Ausgleichsbetrag wird für alle Tagesarten und Tageszeitschichten (Hauptverkehrs- und Schwachverkehrszeiten) ermittelt.

Die Berechnung des Ausgleichsbetrages erfolgt auf Basis der für den Baustein 4a gemeldeten Fahrerstunden, bereinigt um Fremdunternehmer und Neufahrer (Neufahrer sind die Fahrer, die ab dem 01.01.2006 bzw. ab erstmaliger Anwendung des TV-N eingestellt wurden).

Für die Ermittlung der notwendigen Informationen gilt die Prämisse, dass -aufgrund der hete-

## **Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder -andersleistungen im Betriebsbereich**

---

Anlage 2/4  
rogener Gegebenheiten (z.B. Altersstruktur, parallele Tarifmodelle etc.) betriebsindividuelle Durchschnittswerte der Personalkosten anzusetzen sind.

### **3.2 Erläuterung der Abfrageblätter**

Die Abfrageblätter „Einflussgrößen“ und „Leistungen eigen“ sind zur Ermittlung des Bausteins 4b zusätzlich notwendig. Die Erläuterungen beziehen sich auf den Betriebszweig „Bus“ und gelten auch für die anderen Betriebszweige. Die EDV-Nrn. ändern sich entsprechend.

#### **3.2.1 Abfrageblatt „BZ 4b Einflussgrößen“**

Das Abfrageblatt umfasst die nachstehend beschriebenen Angaben zur Ermittlung des durchschnittlichen Stundensatzes auf Basis des im Verkehrsunternehmen angewendeten Personaltarifs im Fahrdienst. Hierbei sind ausschließlich Altfahrer ohne Fremdunternehmer zu berücksichtigen. Sollte sich eine Durchschnittsbildung als problematisch erweisen, ist der niedrigere Personaltarif anzuwenden.

Sollte die Ermittlung auf diesem Weg problematisch sein, kann alternativ auch ein plausibles, den betrieblichen Datenbeständen entsprechendes Verfahren verwendet werden. In diesem Fall ist die Herleitung zu dokumentieren. Auch hier sind ausschließlich Altfahrer ohne Fremdunternehmer zu berücksichtigen.

Unabhängig von dem angewendeten Verfahren ist sicherzustellen, dass Overhead-Kosten (betrieblich oder klassisch) oder sachfremde Kosten wie Konzernverrechnungen vor Ermittlung des durchschnittlichen Stundensatzes eliminiert werden.

#### Lohnkosten

- Tarifmodell  
Das für die Vergütung der Altfahrer angewendete Tarifmodell (z.B. TV-N).
- Tabellen-Lohn (Zeile PK1)  
gemäß der angewendeten Tarifmodelle
- Vermögenswirksame Leistungen (Zeile PK2)  
und vergleichbare monatliche Leistungen

**Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr-  
oder -andersleistungen im Betriebsbereich**

---

Anlage 2/4

- weitere monatliche Leistungen (Zeile PK3)  
Darüber hinaus gehende, monatliche Leistungen sollten in dieser Zeile erfasst und in einer Anlage separat dokumentiert werden.
- zuzügl. Weihnachtsgeld (Zeile PK4)
- zuzügl. Urlaubsgeld (Zeile PK5)
- zuzügl. Leistungszulage (Zeile PK6)
- weitere jährliche Leistungen (Zeile PK7)  
Darüber hinaus gehende, jährliche Leistungen sollten in dieser Zeile erfasst und in einer Anlage separat dokumentiert werden.
- Summe Lohnkosten (Zeile PK8)  
Aus Addition der Zeilen PK1 bis PK7 ergeben sich die jährlichen Lohnkosten.

Lohnnebenkosten (Zeilen PK10 bis -PK17)

Die Lohnnebenkosten werden auf Basis der jährlichen Summe der Lohnkosten prozentual ermittelt. Die Lohnnebenkosten umfassen Renten-, Kranken-, Pflege- und Arbeitslosenversicherung sowie Beiträge für die Berufsgenossenschaft und Zusatzversorgung. Darüber hinaus gehende Lohnnebenkosten können in Zeile PK16 erfasst werden und sind in diesem Fall in einer Anlage separat zu dokumentieren.

Die angegebenen Werte werden jährlich überprüft und ggf. angepasst.

Personalkosten pro Stunde (Zeile PK20 bis PK24)

- Summe Lohnkosten (Zeile PK20 übernommen aus Zeile PK8)
- Summe Lohnnebenkosten (Zeile PK21 übernommen aus Zeile PK17)
- Summe Personalkosten (Zeile PK22)  
Die Summe der Personalkosten setzt sich zusammen aus den Jahressummen für Lohnkosten (Zeile PK8) und Lohnnebenkosten (Zeile PK17).
- Bezogen auf Soll-Arbeitszeit (Zeile PK23)  
Die Summe der Personalkosten bezieht sich auf die betriebsindividuelle Soll-Arbeitszeit der eigenen Altfahrer, deren Durchschnittswert hier einzutragen ist.

## **Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder -andersleistungen im Betriebsbereich**

---

### Anlage 2/4

- Personalkosten pro Stunde (Zeile PK24)

Die jährliche Summe der Personalkosten geteilt durch die jährliche Soll-Arbeitszeit ergibt den durchschnittlichen, anzusetzenden Personalkostensatz pro Stunde.

Weitere Einflussgrößen (Zeile PK30 bis PK35)

- Faktor für Unproduktivitäten (Dienstplanverschnitt, Fehlzeiten etc.) (Zeile PK30)
- Als Faktor zur Abbildung von Unproduktivitäten (Fahrplanwirkungsgrad, Urlaub, Krankheit usw.) wird der ein Wert von z. B. 1,75 angenommen. Dies besagt, dass zur Erbringung einer Fahrplanstunde der Einsatz von 1,75 Personalstunden notwendig ist.
- Anteil anrechenbarer Wendezeiten (Zeile PK31)  
In der Erhebung zu Baustein 4, NLF/Zeit wird die separate Angabe von Wendezeiten erfragt. Falls dort Wendezeiten gemeldet werden, ist hier der prozentuale, durchschnittliche Anteil anzugeben, der als Arbeitszeit angerechnet wird.

~~Anteil Haltezeiten an Lenkzeiten (Zeile PK32)~~

~~Diese Angabe ist nicht mehr erforderlich.~~

~~Anteil anrechenbarer Haltezeiten (Zeile PK33)~~

~~Diese Angabe ist nicht mehr erforderlich.~~

- Fremdunternehmer (Zeile PK34)

Anteil der Fremdunternehmer an den gemeldeten Leistungen gemäß Fahrplan. Nur auszufüllen, wenn Abfrageblatt „BZ 4b Leistungen eigen“ nicht ausgefüllt wurde

- Altfahrer (Zeile PKS35)

Anteil der Altfahrer an den gemeldeten Leistungen gemäß Fahrplan.

### **3.2.2 Abfrageblatt „BZ 4b Leistungen eigen“**

Für die Bereinigung der in Baustein 4a gemeldeten Fahrerstunden um die Stunden von Fremdunternehmern und Neufahrern ist die Angabe des Anteils der von Altfahrern des Fahrpersonals des Verkehrsunternehmens erbrachten Stunden erforderlich,

## **Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder -andersleistungen im Betriebsbereich**

---

### Anlage 2/4

- a) entweder Anteil der Stunden des eigenen Fahrpersonals in Prozent, im Sinne eines prozentualen Anteils an den bereits in Baustein 4a gemeldeten Stundenzahlen im Arbeitsblatt „BZ 4b Einflussgrößen“, Zeile PK34 in Verbindung mit dem Anteil der Stunden der Altfahrer an den Stunden des eigenen Fahrpersonals, Zeile PK35.
- b) oder einen separaten Fahrplan des eigenen Fahrpersonals, der von Aufbau, Definitionen und sonstigem Inhalt den Leistungsdaten des Bausteins 4a entspricht. Die entsprechenden Einträge sind in das hier besprochene Arbeitsblatt „BZ 4b Leistungen eigen“ einzufügen. Auch hier ist im Arbeitsblatt „BZ 4b Einflussgrößen“, Zeile PK35, der Anteil der Stunden der Altfahrer an den Stunden dieses separaten Fahrplans anzugeben.

### **3.3 Beschreibung des Rechenweges**

Die Berechnungssystematik baut auf der Ermittlung der Fahrerlöhne in Baustein 4a auf. Verglichen wird der spezifische, von den Verkehrsunternehmen gemeldete Personaltarif mit dem in Baustein 4a in Ansatz gebrachten TV-N –Tarif (Gruppe 5, Stufe 2), im Folgenden als Referenztarif bezeichnet. Abweichend vom Baustein 4a erfolgt die Berechnung für alle Tagessorten (TA) und Tageszeitschichten (TZ) nur für die eigenen Altfahrer.

#### **3.3.1 Ermittlung der Fahrerlöhne des Verkehrsunternehmens je TA/TZ**

Die Fahrerlöhne VU je TA/TZ setzen sich zusammen aus einem Stundenlohn je TA/TZ, der mit den jeweiligen anrechenbaren Stunden je TA/TZ multipliziert wird.

Der Stundenlohn je TA/TZ wird ermittelt aus dem VU-individuell gemeldeten Grundlohn unter Berücksichtigung marktüblicher Lohnnebenkosten, multipliziert mit einem Faktor für Unproduktivitäten. Derzeit liegt dieser Faktor einheitlich derzeit bei 1,75. Hinzu kommen die Zeitzuschläge je TA/TZ, die sich aus dem Grundlohn und dem jeweiligen von den Verkehrsunternehmen gemeldeten, prozentualen Zuschlag je TA/TZ ergeben. Der Stundenlohn je TA/TZ ist die Summe aus diesen beiden vorstehend beschriebenen Bestandteilen.

Die anrechenbaren Stunden je TA/TZ ergeben sich aus der Summe von gemeldeten Lenkzeiten, aller Ein- und Ausfahrzeiten sowie Wendezeiten, gewichtet mit einem VU-individuellen Faktor „Anteil anrechenbarer Wendezeiten“. Von den anrechenbaren Stunden wird nur der Anteil der unternehmenseigenen Altfahrer angerechnet.

## **Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder -andersleistungen im Betriebsbereich**

---

### Anlage 2/4

Die Fahrerlöhne je TA/TZ sind das Produkt aus Stundenlohn je TA/TZ und anrechenbaren Stunden je TA/TZ.

#### **3.3.2 Ermittlung der Fahrerlöhne TV-N je TA/TZ**

Die Ermittlung der Fahrerlöhne TVN ergibt sich gemäß dem Schema der Ermittlung der Fahrerlöhne VU. Unterschiedlich ist hierbei lediglich die Anwendung des Referenztarifs TV-N Gruppe 5 Stufe 2 ~~und ggf. die Einbeziehung von 100% Wendezeit in die Arbeitszeit~~. Die restliche Vorgehensweise zur Ermittlung der anrechenbaren Stunden ist identisch.

#### **3.3.3 Ermittlung des Tariflohndeltas**

Das Tariflohndelta ist die Differenz zwischen den Fahrerlöhnen VU und den Fahrerlöhnen TVN je TA/TZ, summiert über alle TA/TZ.

Anlage 2 zur Finanzierungsrichtlinie

**Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr-  
oder -andersleistungen im Betriebsbereich**

Anlage 2/4

**3.4 Baustein 4b Abfrageblätter**

**3.4.1 Abfrageblatt „BZ 4b Einflussgrößen“**

	PS1	PS2	PS3	PS4	PS5
<b>Ermittlung Lohnkosten / Stunde gemäß Tarif</b>					
<b>Jahr</b>	<b>2024</b>				
<b>Verkehrsunternehmen</b>	<b>[VU-Nr.]</b>				
<b>für Betriebszweige<sup>1)</sup></b>	<b>BZ</b>				
<b>Bezeichnung Tarifmodell</b>	<b>TV-N NW</b>				
<b>Ermittlung Personalkosten pro Stunde</b>	<b>Berechnungsbasis</b>		<b>Betrag</b>		
	<b>Anteil</b>	<b>Basis</b>	<b>pro Monat</b>	<b>pro Jahr</b>	
<b>Lohnkosten<sup>2)</sup></b>					
PK1	Tabellen-Lohn			3.900,00 €	46.800,00 €
PK2	Vermögenswirksame Leistungen			5,00 €	60,00 €
PK3	weitere monatliche Leistungen <sup>3)</sup>			55,00 €	660,00 €
PK4	zuzügl. Weihnachtsgeld				3.000,00 €
PK5	zuzügl. Urlaubsgeld				
PK6	zuzügl. Leistungszulage				
PK7	weitere jährliche Leistungen <sup>3)</sup>				70,00 €
PK8	<b>Summe Lohnkosten</b>				<b>50.590,00 €</b>
<b>Lohnnebenkosten</b>					
PK10	Rentenversicherung	9,350%	50.590,00 €		4.730,17 €
PK11	Krankenversicherung	7,300%	50.590,00 €		3.693,07 €
PK12	Pflegeversicherung	1,275%	50.590,00 €		645,02 €
PK13	Arbeitslosenversicherung	1,620%	50.590,00 €		819,56 €
PK14	Berufsgenossenschaft	1,400%	50.590,00 €		708,26 €
PK15	Zusatzversorgung	6,450%	50.590,00 €		3.263,06 €
PK16	weitere Lohnnebenkosten <sup>3)</sup>	0,00%	50.590,00 €		0,00 €
PK17	<b>Summe Lohnnebenkosten</b>				<b>13.859,13 €</b>
<b>Personalkosten pro Stunde</b>					
PK20	Summe Lohnkosten (s. P5)				50.590,00 €
PK21	Summe Lohnnebenkosten (s. P12)				13.859,13 €
PK22	Summe Personalkosten				64.449,13 €
PK23	bezogen auf Soll-Arbeitszeit			169,57 h	2.034,84 h
PK24	<b>Personalkosten pro Stunde</b>				<b>31,67 €/h</b>
<b>Weitere Einflussgrößen</b>					
PK30	Faktor für Unproduktivitäten	175%			
PK31	Anteil anrechenbarer Wendezeiten	100%			
PK32	Anteil Haltezeiten an Lenkzeiten	0%			
PK33	Anteil anrechenbarer Haltezeiten	0%			
PK34	Anteil Stunden eigenes Fahrpersonal an Fahrplanstunden	100,00%			
PK35	Anteil der Stunden der Altfahrer <sup>4)</sup> an den Stunden des eigenen Fahrpersonals (s. PK34)	50,00%			
<sup>1)</sup> falls abweichend: Angaben BZ Schiene auf separatem Blatt <sup>2)</sup> Durchschnittswerte gemäß Alters- und Tarifstruktur der Mitarbeiter <sup>3)</sup> bei Bedarf verwenden und bitte kurz erläutern <sup>4)</sup> Einstellung vor dem 01.01.2006, bzw. Einstellung vor erstmaliger Anwendung TVN					

Anlage 2 zur Finanzierungsrichtlinie

**Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr-  
oder -andersleistungen im Betriebsbereich**

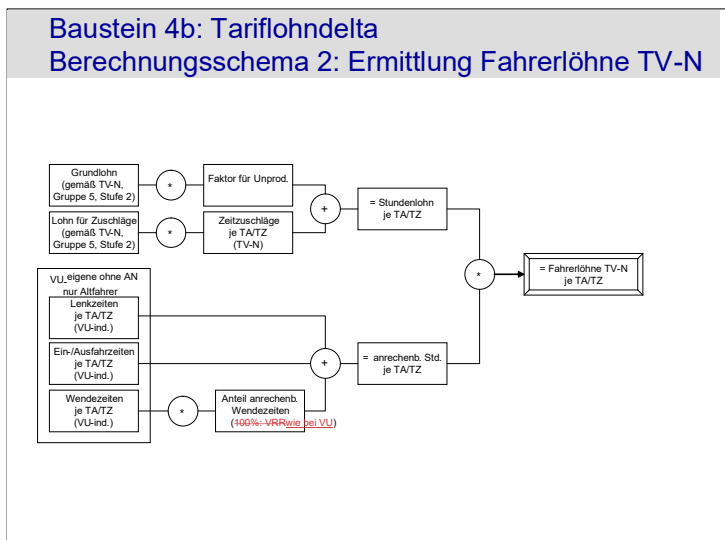
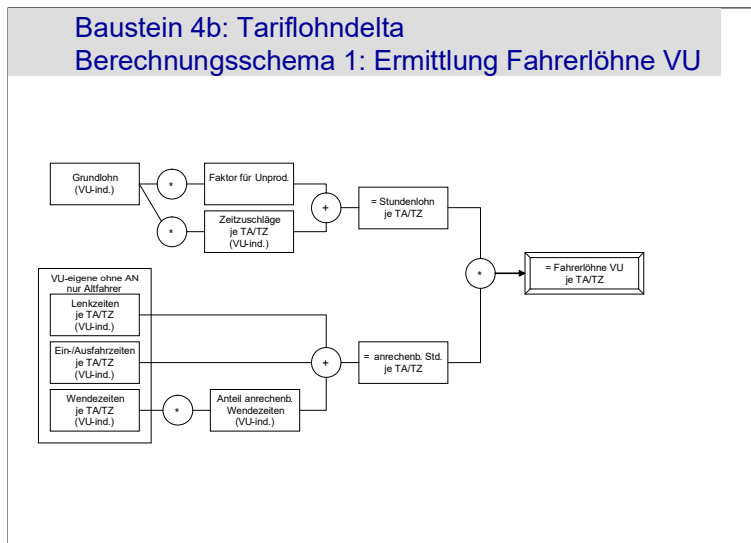
Anlage 2/4

**3.4.2 Abfrageblatt „BZ 4b Leistungen eigen“**

Linie	Tagesart	Tageszeit- schicht	Fz.-Typ	Nutzkm	Ein-/Aus- fahrzeit	Lenkzeit	Wende- zeit
Summe	1	1	SL	26.063	673	1183	127
Summe	1	1	SG	74.410	1269	3522	570
Summe	1	1	Midi	0	00	00	00
Summe	1	2	SL	0	00	00	00
Summe	1	2	SG	589	132	23	00
Summe	1	2	Midi	0	00	00	00
Summe	1	3	SL	0	00	00	00
Summe	1	3	SG	0	00	00	00
Summe	1	3	Midi	0	00	00	00
Summe	1	4	SL	0	00	00	00
Summe	1	4	SG	543	295	23	00
Summe	1	4	Midi	0	00	00	00
Summe	1	5	SL	49.928	1458	2562	64
Summe	1	5	SG	150.488	2974	8091	224
Summe	1	5	Midi	0	00	00	00
Summe	1	6	SL	261.249	1375	12999	2042
Summe	1	6	SG	497.900	1442	27132	2774
Summe	1	6	Midi	0	00	00	00
Summe	1	7	SL	332.535	1949	16468	2751
Summe	1	7	SG	583.890	950	31327	3690
Summe	1	7	Midi	0	00	00	00
Summe	1	8	SL	513.947	4144	25833	3154
Summe	1	8	SG	641.541	1313	34322	3880
Summe	1	8	Midi	0	00	00	00
Summe	1	9	SL	340.465	2131	17004	2956
Summe	1	9	SG	588.488	661	31599	3853
Summe	1	9	Midi	0	00	00	00
Summe	1	10	SL	308.729	29	15254	2987
Summe	1	10	SG	568.154	00	30519	4114
Summe	1	10	Midi	0	00	00	00
Summe	1	11	SL	308.729	14	15254	2987
Summe	1	11	SG	568.154	00	30519	4114
Summe	1	11	Midi	0	00	00	00
Summe	1	12	SL	310.714	295	15338	3019
Summe	1	12	SG	568.761	87	30574	4114
Summe	1	12	Midi	0	00	00	00
Summe	1	13	SL	357.110	1864	17715	3347
Summe	1	13	SG	588.641	587	31719	4206

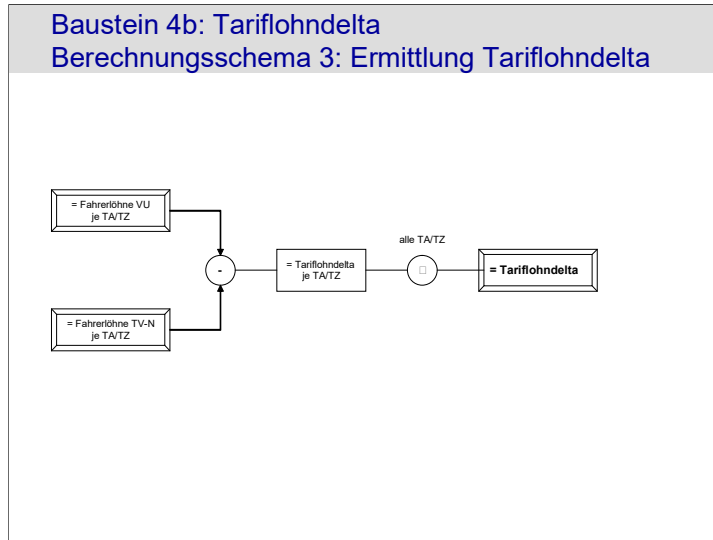
**Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder -andersleistungen im Betriebsbereich**

3.5 Berechnung schematisch



**Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder -andersleistungen im Betriebsbereich**

---



**Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr-  
oder -andersleistungen im Betriebsbereich**

---

**4. Baustein 4c:**

**4.1 Tariflohndelta Neufahrer**

Inbesondere die Mehrkosten für Fahrer, die nach 2006 eingestellt wurden, sogenannte „Neufahrer“, werden durch einige Aufgabenträger im Rahmen der Direktvergaben als ausgleichsfähig erachtet. Aufgrund der politisch induzierten Anwendung von Personaltarifen, die oberhalb der Kosten marktüblicher Vergütungsmodelle (z.B. TV-N-Tarif) liegen, können den Verkehrsunternehmen im betrieblichen Bereich Mehrkosten entstehen - nachfolgend als Tariflohndelta Neufahrer bezeichnet. Dieses ist als gemeinwirtschaftliche Verpflichtung im Sinne eines Nachteilsausgleichs erstattungsfähig.

Die Berechnung des Tariflohndeltas Neufahrer erfolgt, wie bereits das Tariflohndelta im Baustein 4b, durch Ermittlung der tagesart- und tageszeitschichtabhängigen Differenz zwischen dem im jeweiligen Verkehrsunternehmen angewendeten Tarif und einem als Referenz-Tarif angewendeten, marktorientierten Personaltarif (z.B. nach oben anzupassender TV-N-Tarif).

Der Ausgleichsbetrag wird für alle Tagesarten und Tageszeitschichten (Hauptverkehrs- und Schwachverkehrszeiten) ermittelt.

Die Berechnung des Ausgleichsbetrages erfolgt auf Basis der für den Baustein 4a gemeldeten Fahrerstunden, bereinigt um Fremdunternehmer und Altfahrer (Altfahrer sind die Fahrer, die vor dem 01.01.2006 bzw. vor erstmaliger Anwendung des TV-N eingestellt wurden). Für die Ermittlung der notwendigen Informationen gilt die Prämisse, dass aufgrund der heterogenen Gegebenheiten (z.B. Altersstruktur, parallele Tarifmodelle etc.) betriebsindividuelle Durchschnittswerte der Personalkosten anzusetzen sind.

Die Abfrageblätter des Bausteins 4c Neufahrer entsprechen inhaltlich denen des Bausteins 4b.

## **Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder -andersleistungen im Betriebsbereich**

---

### Anlage 2/4

#### 4.2 Ungedeckte Mehrkosten bedingt durch sonstige Vorgaben im Betriebsbereich bzw. systembedingte Vorgaben (gem. Aufgabenträger-und/oder Verbundvorgaben) gemäß gesondertem Nachweis, die zu wirtschaftlichen Nachteilen führen.

Formatiert: Cland x.x, Tabstopps: Nicht an 2,6 cm

Aufgrund von Vorgaben in den öffentlichen Aufträgen können zusätzliche gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Betriebsbereich ausgeglichen werden.

Diese ungedeckten Mehrkosten müssen pro Betriebszweig bedienungsgebietsspezifisch gesondert nach objektiven Kriterien analysiert, parametrisiert und nachgewiesen werden.

hat formatiert: Schriftart: 13 Pt.

Formatiert: Einzug: Links: 3,5 cm, Keine Aufzählungen oder Nummerierungen

## **4.5. VRR-einheitliche Vorgaben**

### **4.45.1 Arbeitsblatt „Ermittlung des Stundensatzes TV-N“**

Der anzusetzende Stundensatz ohne Zuschläge (Grundlohn) wird auf Basis des TV-N-Tarifs jährlich ermittelt. Im Falle einer Überkompensation bei einzelnen Verkehrsunternehmen sind hier abweichende, die betriebliche Praxis widerspiegelnde Werte (z.B. NWO- oder Haustarif) einzusetzen. Der Wert wird wie folgt ermittelt:

Ermittlung des Stundenlohns gem. TV-N-, Gruppe 5 Stufe 2

Anlage 2 zur Finanzierungsrichtlinie

**Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr-  
oder -andersleistungen im Betriebsbereich**

Anlage 2/4

lfd. Nr.	Position	Einheit	Bemerkung
1	Lohnkosten		
2	Tabellenlohn	in €	Monatswert
3	Vermögenswirksame Leistungen	in €	Monatswert
4	Weihnachtsgeld	in €	Jahreswert
5	Einmalzahlungen	in €	Jahreswert
6	Urlaubsgeld	in €	Jahreswert
7	<b>Summe Lohnkosten pro Jahr</b>	<b>in €</b>	<b>(Zeile 2 + Zeile 3) x 12 Monate + Summe (Zeilen 4 bis 6)</b>
8	Lohnnebenkosten		
9	Rentenversicherung	in % und €	Jahreswert
10	Krankenversicherung	in % und €	Jahreswert
11	Arbeitslosenversicherung	in % und €	Jahreswert
12	Pflegeversicherung	in % und €	Jahreswert
13	Berufsgenossenschaft	in % und €	Jahreswert
14	Zusatzversorgung	in % und €	Jahreswert
15	<b>Summe Lohnnebenkosten</b>	<b>in €</b>	<b>Summe (Zeilen 9 bis 14)</b>
16	<b>Summe Personalkosten</b>	<b>in €</b>	<b>Jahreswert Zeile 7 + Zeile 15</b>
17	Jährliche Sollarbeitszeit	in h	Jahreswert gem. Tarifvertrag
18	<b>Personalkosten pro Stunde</b>	<b>in €/h</b>	<b>Stundenlohn</b>

**4.25.2 Arbeitsblatt „Zuschlagsstruktur Tarif TV-N“**

Zuschläge sind abhängig von der Tagesart und Tageszeitschicht und verstehen sich als durchschnittlicher Prozentsatz bezogen auf den Tabellenlohn pro Stunde.

Dieses Arbeitsblatt stellt die prozentualen Zuschläge für Nacht-, Sonntags-, Feiertags- und Samstagsarbeit gem. TV-N dar.

Anlage 2 zur Finanzierungsrichtlinie

**Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder -andersleistungen im Betriebsbereich**

Anlage 2/4

Zuschlagsstruktur Tarif TV-N						
Tageszeitschicht			Zuschlag je Tagesart <sup>1)</sup>			
Kzn.	Anfang	Ende	1	6	7	8
1	00:00	01:00	25%	25%	50%	160%
2	01:00	02:00	25%	25%	50%	160%
3	02:00	03:00	25%	25%	50%	160%
4	03:00	04:00	25%	25%	50%	160%
5	04:00	05:00	25%	25%	50%	160%
6	05:00	06:00	25%	25%	50%	160%
7	06:00	07:00	0%	0%	25%	135%
8	07:00	08:00	0%	0%	25%	135%
9	08:00	09:00	0%	0%	25%	135%
10	09:00	10:00	0%	0%	25%	135%
11	10:00	11:00	0%	0%	25%	135%
12	11:00	12:00	0%	0%	25%	135%
13	12:00	13:00	0%	0%	25%	135%
14	13:00	14:00	0%	20%	25%	135%
15	14:00	15:00	0%	20%	25%	135%
16	15:00	16:00	0%	20%	25%	135%
17	16:00	17:00	0%	20%	25%	135%
18	17:00	18:00	0%	20%	25%	135%
19	18:00	19:00	0%	20%	25%	135%
20	19:00	20:00	0%	20%	25%	135%
21	20:00	21:00	0%	20%	25%	135%
22	21:00	22:00	25%	25%	50%	160%
23	22:00	23:00	25%	25%	50%	160%
24	23:00	00:00	25%	25%	50%	160%

<sup>1)</sup> 1=Wochentag (Mo-Fr), 6=Samstag, 7=Sonntag, 8=Feiertag

**Kommentiert [WT6]:** SVZ raus. Diese werden künftig betriebsindividuell ermittelt.

Dieses Arbeitsblatt bezieht sich auf alle Betriebszweige.

**4.35.3 Arbeitsblatt „Personalkosten TV-N je Tagesart und Uhrzeit“**

Durch Anwendung der zeitlichen Struktur der Zuschläge (gemäß Arbeitsblatt „Zuschlagsstruktur Tarif TV-N“) auf den im Arbeitsblatt „Personalkosten TV-N je Tagesart und Uhrzeit“ ermittelten durchschnittlichen Grundlohn je Stunde wird der Stundenlohn je Tagesart und Tageszeitschicht errechnet.

**Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr-  
oder -andersleistungen im Betriebsbereich**

---

Anlage 2/4

~~Für das hier dargestellte Beispiel mit Stand 2009 wurde ein Grundlohn von 17,16 €/h ange-  
nommen.~~ Der Grundlohn wird durch den VRR jährlich neu ermittelt.

**4.55.4 Arbeitsblatt „Fahrzeugkosten“**

Die Fahrzeugkosten werden je Fahrzeugtyp (SL / SG / Midi) nach folgendem Schema ermit-  
telt.

**Anlage 2 zur Finanzierungsrichtlinie**

**Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr-  
oder -andersleistungen im Betriebsbereich**

**Anlage 2/4**

lfd. Nr.	Einflussgröße	Erläuterung
1	Zuschlag für Leerkilometer	<u>Bus</u> Die Wagen-km ermitteln sich durch Erhöhung der Nutzwagen-km um 10% für Leer-km. Mit Hilfe dieses Faktors erfolgt die Umrechnung der Durchschnitts-Kraftstoffverbräuche von Nutzwagen- auf Wagen-km. <u>Straßenbahn, Stadtbahn, Schwebbahn, O-Bus</u> Der Anteil von Leer-km an den gesamten Wagen-km wird gem. Abfrageblatt berücksichtigt.
2	Zuschlag für Klimaanlage	<u>Bus</u> Der Zuschlag für Klimaanlagen wird gem. Abfrageblatt berücksichtigt. <u>Straßenbahn, Stadtbahn, Schwebbahn, O-Bus</u> Hier wird kein Zuschlag für Klimaanlagen gewährt.
3	Anlastung	Die Anlastungen für die Nutzung der Infrastruktur durch den Betrieb werden dem Baustein 1 entnommen und durch die Wagen-km dividiert.
4	Abschreibungen	<u>Bus</u> Die dAHK werden betriebsindividuell als Durchschnittswert je Fahrzeugtyp erhoben. Zusätzlich werden vom VRR betriebsübergreifende Durchschnittswerte ermittelt. Hinsichtlich der dAHK wird ein Abgleich mit den Werten des VRR und der Erhebung zu Baustein 3 durchgeführt. <u>Straßenbahn, Stadtbahn, Schwebbahn, O-Bus</u> Insgesamt gibt es erhebliche unternehmens- und fahrzeugtypspezifische Unterschiede hinsichtlich der Anschaffungs- und Herstellkosten (AHK). Dies folgt unter anderem aus Abweichungen im Durchschnittsalter der Fahrzeuge, das die historischen AHK beeinflusst. Um eine einheitliche und – auch Dritten gegenüber – vergleichbare Berechnungsbasis zu erhalten, erfolgt eine VRR-einheitliche Vorgehensweise für die Ermittlung der AHK.
5	Kosten für Instandhaltung	Die Instandhaltungskosten werden auf Basis weiterer Analysen als Durchschnittswert für alle Fahrzeugtypen unter der Annahme, dass 60% Solo- und 40% Gelenkbusse eingesetzt werden, ermittelt. Definitionsgemäß umfassen diese die Positionen: - Schmierstoffe (z.B. Ölnachfüllung, Schmier- und Frostschutzmittel) - Reifenkosten - Reparaturen, Wartung und Pflege (inkl. Ölwechsel) - Rangierdienst, jedoch keine Kosten für die Beseitigung von Vandalismusschäden und Reinigung.
6	Kosten für Treibkraft	Die durchschnittlichen Kosten für Treibkraft werden jährlich festgestellt.
7	Kosten für Fahrzeugreinigung	Für die Fahrzeugreinigung werden die Kosten jährlich festgestellt.
8	Kosten für Betriebshof (Betrieb)	Der variable Kostenanteil für den Betriebshofdienst wird jährlich festgestellt.
9	Kosten für Versicherung	Der variable Anteil der Versicherungskosten wird jährlich festgestellt.

## Anlage 2 zur Finanzierungsrichtlinie

### **Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder -andersleistungen im Betriebsbereich**

#### Anlage 2/4

#### 4-65.5 Arbeitsblatt „Energieverbrauch je Fahrzeugtyp“

Die Definitionen der Fahrzeugtypen entsprechen den Fahrzeugtypen des Bausteins 3 im Betriebszweig Schiene. Die Tabelle wurde rein informativ zur Unterstützung bei der Aufbereitung der Leistungsdaten beigefügt.

Typ	bz	ld	lfd	Bezeichnung	Kurzbez	UF	kWh / km
F100	1	1		Einrichtungs-4-Achs-Triebwagen (mit zwei angetriebenen Drehgestellen)	(ER-T)	1	4,50
F110	1	2		4-Achs-Bewagen	(B 4)	0,5	1,75
F120	1	3		Einrichtungs-Einfachgelenk-Triebwagen	(ER - 1xGT)	1	4,50
F130	1	4		Zweirichtungs-Einfachgelenk-Triebwagen	(ZR - 1xGT)	1	4,50
F140	1	5		Zweirichtungs-Einfachgelenk-Triebwagen mit Choppersteuerung/Drehstromantrieb	(M/N 6 C/D)	1	4,50
F150	1	6		Zweirichtungs-Einfachgelenk-Triebwagen mit Choppersteuerung/Drehstromantrieb und Klapptrittstufen	(M/N 6 C/D-K)	1	4,50
F160	1	7		Einrichtungs-Doppelgelenk-Triebwagen	(ER - 2xGT)	1	4,50
F170	1	8		Zweirichtungs-Doppelgelenk-Triebwagen	(ZR - 2xGT)	1	4,50
F180	1	9		Zweirichtungs-Doppelgelenk-Triebwagen mit Schützensteuerung/Drehstromantrieb und Klapptrittstufen	(ZGT 8-K)	1	4,50
F190	1	10		Zweirichtungs-Doppelgelenk-Triebwagen mit Choppersteuerung/Drehstromantrieb	(M/N 8 C/D)	1	4,50
F200	1	11		Zweirichtungs-Doppelgelenk-Triebwagen mit Choppersteuerung/Drehstromantrieb und Klapptrittstufen	(M/N 8 C/D-K)	1	4,50
F210	1	12		Zweirichtungs-Dreifachgelenk-Triebwagen mit Choppersteuerung/Drehstromantrieb	(M/N 10 C/D)	1	4,50
F220	1	13		Zweirichtungs-Doppelgelenk-Triebwagen mit Drehstromantrieb in Niederflerausführung	(M 2xGT D-NF)	1	4,50
F230	2	14		Stadtbahnwagen, Typ B, 6achsrig / K5000	(B 6-80/100)	1	4,50
F240	2	15		Stadtbahnwagen, in Anlehnung an Typ B, 6achsrig, in Niederflerausführung	(B 6-80-NF)	1	4,50
F250	2	16		Docklandwagen, 6achsrig	(P 86/89)	1	4,50
F260	2	17		Stadtbahnwagen, Typ B, 8achsrig	(B 8-80/100)	1	4,50
F265	2	18		Tango	Tango	1	4,50
F270	2	19		Zweirichtungs-Vierfachgelenktriebwagen mit Drehstromantrieb in Niederflurbauweise	(GN GT-LDZ)	1	4,50
F275	2	20		Flexity Outlook / Flexity Classic	(FO / FC)	1	4,50
F280	2	21		Einrichtungs-Sechsfachgelenk-Triebwagen mit Drehstromantrieb in Niederflerausführung	(RBG-NF 10)	1	4,50
F290	2	22		Einrichtungs-Sechsfachgelenk-Triebwagen mit Drehstromantrieb in Niederflerausführung	(NF 8; NF10 modifiziert)	1	4,50
F295	2	23		Einrichtungs-Sechsfachgelenk-Triebwagen mit Drehstromantrieb in Niederflerausführung	(NF 8 U)	1	4,50
F300	2	24		Einrichtungs-Doppelgelenk-Triebwagen mit Drehstromantrieb in Niederflurbauweise	(ER-2 GT 6 D-NF)	1	3,50
F310	2	25		Zweirichtungs-Doppelgelenktriebwagen mit Drehstromantrieb in Niederflerausführung	(ZR-zxGT-6D-NF)	1	3,50
F315	2	26		Zweirichtungs-Doppelgelenktriebwagen mit Drehstromantrieb in Niederflerausführung	(ZR-zxGT-6D-NF) neu	1	4,50
F320	3	27		Schwebebahn		1,7	2,97
F330	3	28		H-Bahn		1,2	4,50
F340	5	29		Obus, 3achsrig	(OSL)	0,6	2,87
F350	5	30		Obus mit Niederflurtechnik	(OSL N)	0,7	2,87
F360	5	31		Gelenk-Obus	(OSG)	0,9	2,87
F370	5	32		Gelenk-Obus mit Niederflurtechnik	(OSG N)	1,0	2,87
0	1	33		Leermeldung		1,0	1,00

**Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr- oder -andersleistungen im Betriebsbereich**

---

Anlage 2/4

**5.6. Verwendungsnachweis**

Der Verwendungsnachweis wird abweichend von den oben dargestellten Abfrage- und Arbeitsblättern nach den Ausführungen gemäß Anlagen 11 und 12 der Finanzierungsrichtlinie erbracht.

**6. Baustein 4c: Ungedeckte Mehrkosten bedingt durch sonstige Vorgaben im Betriebsbereich bzw. systembedingte Vorgaben (gem. Aufgabenträger- und/oder Verbundvorgaben) gemäß gesondertem Nachweis, die zu wirtschaftlichen Nachteilen führen.**

Kommentiert [WT7]: Wird zu Punkt 4.2.

Aufgrund von Vorgaben in den öffentlichen Aufträgen können zusätzliche gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Betriebsbereich ausgeglichen werden.

Diese ungedeckten Mehrkosten müssen pro Betriebszweig bedienungsgebietspezifisch gesondert nach objektiven Kriterien analysiert, parametrisiert und nachgewiesen werden.

i

hat formatiert: Schriftart: 11 Pt.

Formatiert: Einzug: Links: 0 cm

Der Ausgleichsbetrag wird für alle Tagesarten und Tageszeitschichten (Hauptverkehrs- und Schwachverkehrszeiten) ermittelt.

Die Berechnung des Ausgleichsbetrages erfolgt auf Basis der für den Baustein 4a gemeldeten Fahrerstunden, bereinigt um Fremdunternehmer und Altfahrer (Altfahrer sind die Fahrer, die vor dem 01.01.2006 bzw. vor erstmaliger Anwendung des TV-N eingestellt wurden). Für die Ermittlung der notwendigen Informationen gilt die Prämisse, dass aufgrund der heterogenen Gegebenheiten (z.B. Altersstruktur, parallele Tarifmodelle etc.) betriebsindividuelle Durchschnittswerte der Personalkosten anzusetzen sind.

Die Abfrageblätter des Bausteins 4c Neufahrer entsprechen inhaltlich denen des Bausteins 4b.

Anlage 2 zur Finanzierungsrichtlinie

**Baustein 4: Verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Verkehrsmehr-  
oder -andersleistungen im Betriebsbereich**

---

Anlage 2/4

**hat formatiert:** Schriftart: 11 Pt.

**Formatiert:** Standard, Block, Tabstopps: Nicht an 0 cm